

Title	＜翻訳＞ イスパニア国鉄道発達の一世紀半(Ⅱ)
Author(s)	San Martin, Wais Francisco; 山崎, 俊夫
Citation	大阪外国語大学学報. 65 p.59-p.73
Issue Date	1984-11-30
oaire:version	VoR
URL	<a href="https://hdl.handle.net/11094/81008">https://hdl.handle.net/11094/81008</a>
rights	
Note	

*Osaka University Knowledge Archive : OUKA*

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

Osaka University

## イスパニア国鉄道発達の一世紀半(Ⅱ)

山崎俊夫

### Un Siglo y medio del progreso en Caminos ferroviarios de España (II)

Toshio YAMASAKI

#### Sumario y Problema

Siguientemente me he desempeñado de traducir aquel libro del Ingeniero Francisco Wais San Martín, “Historia General de los Ferrocarriles Españoles” (1830-1941), tratándolo esta vez, ese Capítulo primero—La Iniciativa privada y las primeras Disposiciones del Gobierno, de p.23 a p.38. Lo que contiene: I. Antecedentes, II. Creación del cuerpo de Ingenieros Civiles, III. La Real Orden de 31 de Diciembre de 1844, IV. Las Concesiones Provisionales, y V. Stephenson en España.

Naturalmente esos problemas ferroviarios quedan totalmente responsables a la función infraestructural de una economía nacional, sobre todo, en la parte comprendida bajo la segunda categoría de componentes psicológicos, según que nos indica otra ocasión, el profesor Perpiñá, madrileño, la cual era de transporte.

En México, también ese mismo caso se apreciaba política e históricamente con una relación de su plan nacional de desarrollamiento ya que si fuera justo o no habiéndose construido la Red ferroviaria por medio de inversiones extranjeras, cuyo juicio todavía no se ha dado exacto para el éxito realizado de algún Presidente Federal como tal de aquellos días. Como así, concesiones de construcción, tratadas de caminos ferroviarios, serían precisamente correspondientes al problema particular dentro de cada país desarrollante. El fondo original de autofinanciación, al que debemos añadir en parte de elementos de formación capital, más otro que se saca del nivel alcanzado en arte de novísima eficacia y esa habilidad nacional debidamente se quedaría mantenida para siempre, una vez acumulada en su parte de beneficios nacionales dentro de ámbito de empresas ferroviarias, y así se aumentaría como supremo interés general de una comunidad nacional en forma algo particular de cada país. Si hay alguna amortización, esto quiere decir la medida de alza de innovación, y luego, ocurre una previa toma de utilidades a fin de autofinanciación.

De modo que, el ferrocarril como instrumento de producción nacional será originalmente debido al nacimiento y al esfuerzo de tecnos quienes alzaban su nivel de arte.

#### 第Ⅰ章

私的民間個人のイニシアティブと政府の初期の諸措置

## 1. 前置き

序章で述べた上記の Jerena（ヘレナ）の諸特権（特許）と1829—30年及び1833年の Reus（レウス）から Tarragona（タラゴーナ）への短線との諸場合の試みがそれぞれ失敗した後は、何か別の鉄道を敷設しようという実際の希望の新たな表明はどの県にも現われることのないままに数年が過ぎた。国の政治的かつ社会的な情勢はいつこうに新しい鉄道体系の誕生などにはおかまいなしであったというのがまさに本当である。1833年に Fernando VII（フェルナンド七世）の歿した後の7年間と、Maria Cristina（マリーア・クリスティナ）女王の統治下に広大な地域にわたってカルロス党の乱（戦争）が起り、また、1840年に上記戦争末期における Espartero（エスパルテロ）將軍の摂政府さえもまた、反乱と、諸政府を打倒し民生（国民の生活）を改変させようとする諸声明を回避して遁がれ通ることがなかった。（その後も戦乱が熾ぶり続けた。反乱軍の徹底的鎮圧には及べなかったのである。）浪漫主義が文学において暴風雨（嵐）を解きほぐし柔らげていたが、政治に芳香を漂わせるかに見えなし、情熱と興奮（激昂・錯乱）が継続的に足取りの乱れ（世情の崩壊）に貢献して行った。上記のこのような中では、他方その傍らで、ためらい勝ちながら民間私的資本は、主もに農業に手渡たされていたものはあったが、鉄道の建設と営業開拓のような産業に冒険的投資目的で投下せられることは殆ど（先ず）なかった。（冒険的投資にはあまりなし得るところがなかった。）

そうした上記のような間にも、上記の30年から43年間を通じて、新規交通運輸手段はヨーロッパの他の諸国に広がり始めていて、それら諸国からわが国に影響が到達したに違ひなからう。英国では開通した鉄道路はもはや多数に上ぼっており、また、フランスでは、更に多くを見ることの出来た国であったが、上記そうした鉄道路を創設する議論が沸騰していた。フランスは夙に橋梁及び高架堰堤（堤防）の技師団を数えて有していたが、これは18世紀の中頃からの存在であり、諸政府がその団体に委ねて担当せしめている道路問題のためのその雇用が可能なものであった。1833年に、Thiers（ティエール）が Cámara（閣議、顧問会）に鉄道に関する研究を命じてもらいたい旨勧告提案した。また、ややその前、1832年に栄光の鉱山技師 Michel Chevalier（ミシェル・シュヴァリエー）が鉄道の地中海体系設計原案を編纂して著わしたが、予言したとおりの結果になった。その一方で、銀行金融業界の繁栄に支えられた資本主義がうけに入って活況を呈しており、主もにサン・シモン主義者たちが鉄道に有利になるような支持に廻わり（味方して支持を与え）その（鉄道の）経済的かつ社会的な優利性（利益）を提唱した。上記のこの雰囲気の中で銀行家たちが動き、彼らの中の一人である Emilio Pereira（エミリオ・ペレイラ）は1832年9月にパリーから Sain Germain（サン・ジェルマン）への小線の特許申請書を作成している。彼は上記その路線を全うして獲保するために奔走して闘かい、遂にその工事が着手せられて、1837年に樹立構築せられた。上記のその日（付）に先立って、別の二つの小路線で、パリーからベルサイユまでのものが討議中であったが、1837年に Sena（セーヌ河）の右岸では James de Rothschild（ジェームズ・ドゥ・ロッチルド）、左岸では Foulst（フォールト）の二大財閥金融業者に特許許可せられた。上記のそれら

はすべて試験的な小短線であるが、それら二線から、やがて大路線に推進かつ介入干与すべき技手（テクニッシェン técnicos）及び銀行家が輩出するが、中には鉄道事業企業を起こすために他の諸国（それらの一つがイスパニアであるが）に出かける者もあった。Pereira（ペレイラ家）（すなわち Emilio e Isaac エミリオとアイザーク）、Rothschild（ロツチルド、ロスチャイルド）家、Clapeyron（クラペイロン）、Eugène Flachet（エウジェーヌ・フラシャット）その他等々である。

上記のこれら小鉄道の基盤の上に、わが隣国では大鉄道線の未来が生命を得て体现し、1842年には政府は国有線の研究に立戻り、Legrand（レグラン）の諸アイディアを復活させたが、この往年の大指揮支配人が数年前にパリーから衛星郊外地に放射状体系の彼の概念内容を表示していたものであった。時を同じくして一斉に実現諸計画（アイディア）がその実を結んで行き、1843年5月には、もはや最重要線であったパリーから Rouen（ルアン）までの一鉄道線がサービスを始めて開通したが、この鉄道線には英国人たちが介入干与している。彼らの中で技師 Loeke（ロック）は、彼こそ確かに、更に後になってわが国の諸鉄道で働きに到来した人たちの一人であった。

上記のその年にはドイツでもまた蒸気機関車が列車を牽引して出現していた。Baviera（バビエラ）における Nürnberg（ニューレンベルク）から Furt（フルツ）までの線が1835年に建設せられた。また、Sajonia（サホニア）では Leipzig-Dresde（ライプツィヒーズレスデ）の最初の区間が1839年に開通し、1840年には Mademburgo（マデンプルゴ）まで延長された。その同じ時期の頃、プロシア政府は Berlin（ベルリン）から Potsdam（ポツダム）まで（1839年）、また、更にやや後に Berlin（ベルリン）から Anhalt（アンハルト）までの鉄道サービスに操業開始を許可している（1841年）。1831年のプロシア法が公布制定せられたが、これは、仮とえ監督、利潤の制限、及び買上げ（請け戻し）の権利は政府に留保したにしても、諸鉄道を私的民間会社の手中に置いたものであった。また、資本家への同法の刺戟が不充分であり、かつ、建設が危殆に頻したので、1840年には政府は進んで利子（interés）の保障を呈供し、及び相当数の参加権を取得することにした。上記のその同じ時期に、フランスもまた採用された諸資本に確定利子の保障を与えるシステム（制度）を適用し、このようにして、早期にパリーから Orleans（オルレアン）までの路線が建設せられるに到った。上記のこの形式で一国一国と次々に、期限を限定した特許（コンセンシオネス）を通じて諸線が続々敷設されて行った。

上記両国政府では、初めは原則的に、民間私企業体制で働らく申請者の側による可能的な利得と濫用についてのもっともな不信用が生じており、従って、各国（各方面共）に全面的にベルギーの模範例の印象付けがあり、あたかも有機体の動脈線に似て、夙に、その完全一体的鉄道網の部分を構成するものとしての鉄道線を考えていた。そして、いち早く、1834年にはその5月1日に国王 Leopoldo I（レオポルド一世）が、国の諸鉄道をそれに基いて調整すべき一般諸原則を確定する法律を立法制定化している。センターは Malinas（マリナス）で、この首都から Bruselas（ブラッセル）に導く放射状線が終結完了し、1835年5月5日に開始された。

然しながら、経緯の情勢と事情は各国共に一様であったわけではなく、諸国の普及には、英国の

初期の鉄道によって結実した視点に基き、始めの頃には特許権者（特許を受けた者 *concesionario* s）が到達する可能性のあった極端な制限引締めのおもんばかって、私的民間事業（企業）への特許（コンセシオン）付与の体制が受容られる必要があった。英国では、事実、鉄道マニアと呼ばれるまでに到った営業熱が生じた。然し、長くは続かず、やがて、技師及び英国企業人がその国の仕事（作業 *trabajos*）に限定せられることなく、外国でその仕事を探がし求めて出かけて行く時代（時期）が来た。フランス人たちの行動と同様に、彼ら（英人）の活動はイスパニアで猛烈に始まって次々に続々と、彼ら自国において特許（コンセシオネス）が獲得入手される時期を作り上げた時の様にそうした努力を傾倒した。そしてわが国では、ほんの少し前からの存在であった技師団の介入干与が成し遂げられる限りの範囲で重要な機能となる筈であった。論理的には諸鉄道に最大の介入干与を持ったプロセスとなったものであるが、その諸鉄道道路のプロセスからの、1835年における技師団創設まで辿られた過程を見て行こうと思う。

## Ⅱ．私的民間技師団の創立

上記の当時永らく足踏みして容易に成長することのなかった国家政府の行政構造の形成過程は1833年を経ていっそう活発なものとなって行った。1834年に閣議議長 *Martínez de la Roza*（マルティーネス・デ・ラ・ロッサ）はそれまで *Fernando VII*（フェルナンド七世）とその任にあった *Cea Bermúdez*（セア・ベルムデス）と交替した。王領の総合開発大臣は *don Francisco Javier de Burgos*（ブルゴスのドン・フランシスコ・ハビエル）であったが、彼はヒューマニストで行政の諸問題に甚だ精通し造詣深い人物であったものの、政治的には抑圧せられた。侵略者である国王 *José Bonaparte*（ホセー・ボナパルト）と組んで大臣であったからである。彼（フランシスコ・ハビエル）はその閣議議長（首相）*Martínez de la Roza*（マルティーネス・デ・ラ・ロッサ）の自由主義的理念にうまく歩調を合わせて、上記両者はその34年とその翌年の官報に議会の難関を苦もなく突破して豊富な業績を付与した。まさに、1834年4月1日に官報の出版刊行が初めて日刊になり、その官報には当時、政府（内閣）の諸措置にカルロス党戦争の部分が結合されていたが、北方の諸県では情け容赦なく（有無を云わず）解散せしめられている。1834年5月13日に王領の総合開発大臣はその呼称を廃して取止め、*Interior*（内務大臣）と名付けられることになった。

行政改革のための閣議議長（*Presidente*）の意図は上記のこの改変と符合して一致して行われ、同年6月16日の勅令を以って結末がつけられるが、上記のその勅令の効果で二つの省次官制が制定せられ、一は省若しくは事務部局（*Secretaría de Despacho*）によるもので、かつ、部門別の事務部局（省、*Secretarías*）の分業が規定せられ、「それぞれの省（*Secretarías*）がその首長官と必要な事務職数」を有することになった。国王の裁可に、各省が適宜創設する新規職員が勧告せられるようにとの命令が最後に出し終わった。

内務省には勧告提案が遅れて遅まきになり、その勧告については、当該規定を付した措置が官報に現われるまで情報（ニュース *noticias*）が得られなかった。1835年4月9日の勅令は5月5日に

公表せられ、その内務省部局の諸セクション（諸部門）が決定した。6部門に別かれ、その最後の部門が公共土木事業部門と称せられた。その上記最後の部門には道路及び運河部門と及び「鉱山」及び採石場、及び冶金施設が含まれ、上記これら諸部門（ramas）に関して適合する諸学校を伴っていた。けれど、だから、継続的発展のための軌道が刻印（マーク）されていたのであった。

上記のこれに根付いて、事実、鉱山技師の学校が創立せられ、もうひとつ別の勅令で、4月28日のものに云われているところによれば、「当該部門（ramo）の総監部（la Dirección General）が従事するその当該会館に（en la misma casa, casaは同業会館で、マドリッドの王宮の近くにCasa de Minasがある。一山崎）設けられ、かつ、鉱物学及び地球構造学、含有鉱物分析学、冶金学及び鉱山採掘学を教えることを目的とすべきこと。」となっている。教授陣には、既存の鉱山技師の中から選ばれて、彼らに年間160 reales（レアーレス）の報酬手当が定められた。そして「地下解析幾何学やその他の鉱業実務知識の諸学校（諸学派）」はAlmadénとBéjarの任にあてられた。

最終的に、1835年4月30日の勅令となり、これにより民間技師団が創設せられた。その措置規定部分は次のように云っている。すなわち：

第1、民間技師団が創設せられること。その技師団はさしあたり、二監督局から構成組織されること。すなわち、第一は道路、運河及び港湾に関する技師のものであり、第二は鉱山技師のものであること。

第2、上記のこの団体は一名の団長（Director）をもち、国政府（Estado）の省（Secretario）とDespacho del Interior（内務省の部局）に所属して朕に勧告提案する方法と様式で行政事務（職務）及びその機関（Instituto）の固有の職務を執行すること。

第3、私的民間技師の特権（特典）的階等級種類区分及び報酬は可能な限りにおいて現存するものを借りて利用し、現存のものに合わせて階層段階的に昇進せしめられること。

第4、上記のこの各階級毎に総監督長（長官 Jefe Inspector General）を置き、任命せられる技師人員数から構成される顧問会（una Junta consultiva）を付すること。

第5、Los Inspectores Generales（総監督長）は、本勅令に命ぜられたところを然るべき効果に導くために必要な訓令（指示）及び規程（規則）を作成し朕の裁可に従わしめること。

第6、各監督局毎にそれぞれ各個の総監督長の配下にその特殊専門の学校を有つこと。

第7、ほかに地理（地勢）学技師監督局及び森林（調査）監督局の二局をして民間技師団の部分構成させ、これによって直ちに両者二局の民間私学校の形成が設立可能ならしめられるようにすること。

このようにして1835年4月30日の上記勅令の前文に認められるように、「技師の不足が内閣を、及び資本家をひるませて来たわけで、産業企業の多くが敢て事を構えて企図挑戦しようとはしなかった。」と云っており、甚だ必要な職業を国家に享有させるための決定的な地歩が付与せられた。鉄道の諸問題はその注目配慮と作業を最も要請すべきものの一つであったのである。

翌くる年の1836年には、道路、運河及び港湾の総監督局が、これもまた総合監督事務局（Dirección General）であったが、既に制定を見ていた。その総監督局の下に、5名の技師で Junta Consultiva（顧問会議）が組織構成せられた。慎重しやかに学校が始まった。その教授陣は4名で、2名は機械及び土木建築（構築、建設 Construcción）を説明するためのものであり、他の2名は図形幾何学と微積分学の説明に当たった。上記のそれら諸教授の中では don Juan Subercase（ドン・ファン・スベルカッセ）が卓越して頭角を現わしているが、この教授についてはやがて後にわれわれは鉄道立法法規の研究でお目にかかることになる。

道路（技師）団の暫定的規則（規程）は上記のその同じ年の1836年のものである。王国は七地区に区分せられ、それら諸地区（Distritos 管轄区）の下にイスパニアの諸県（diversas provincias）がさまざまにグループ分けせられた。学校（Escuela）の最初の促進は1839年に出たものである。その以前には、公共土木建設工事（las obras públicas）はいわゆる建築学者の諸教授である建築技師若しくは専門技術者がそれら諸工事を手がけた。このようにして、1834年の措置（法）では、若干の私的民間人に対する Tamarite（タマリッテ）の運河の特許（コンセシオン）に関して Carlos IV（カルロス四世）の時代に建築学の一教授（un profesor de arquitectura）によりどのように諸研究の話がなされたかをわれわれは見るのである。また、その同じ1834年には一建築家に諸工事が委嘱せられている。軍人技師は古い過去のものとなっているのである。

道路、運河及び港湾に関する技師団が構成されてからは、その国家の役務サービスへの活動が確定されて決定的なものとなって行った。半島の国土（territorio）は7つの地区乃至境界区（distritos o demarcaciones）に分けられ、その各区画毎に数県を含め、かつ、各地区に1名の技師長（Ingeniero Jefe）が当面してあつた。当時は車道（公道）は僅かに600レグアス（leguas, leguaは里程の単位で5.572km legua de postaは4km 従って600レグアスは約3,500km）に過ぎなかった。また、それら車道の里程のうち、随所に位置を占めて橋梁が車道の変りを務めており、諸港湾については、天然自然が付与して来たところのもの以外は殆ど存在せず、今日わが国の海岸を照らしている海洋の照明は殆ど見当らず、また、電信は未だ発明されていなかった。上記のこの情勢が7地区の基幹組織化の当該担当になった。かつ、1836年に続く数年間は政府の新規手段の出現によって相応わしいものにならなかった。上記のこれら新規制定手段は屢々発生している。すなわち Toreno（トレノ）、Mendizábal（メンディサーバル）、Istúriz（イスツーリス）、Calatrava（カラッラーバ）…等のそれ（工事法令）；1836年と37年の憲法議会；1839年に Vergara（ベルガーラ）の協定（Convenio）がそれに終止符を打ったところの市民戦争（内戦 guerra civil）の支持などである。その後、Espartero（エスパルテロ）将軍の摂政統治時代があり、政治的葛藤に充満し、かつ、これは1843年に軍政令（軍事宣言）を以って終止符を打った。

上記のこの1843年のその年に、4月7日の措置（令）が出て、それまで認められなかったところであるが、道路、運河及び港湾に関する技師団についての新法令では10地区にまで高められ、その全域で公共土木建設工事に関係を保ち、本部（地区本部 cabeceras）を Madrid（マドリッド）、

Burgos (ブルゴス), Zaragoza (サラゴサ), Barcelona (バルセロナ), Valencia (バレンシア), Granada (グラナダ), Sevilla (セビリャ), Valladolid (バリャドリー), Asturias (アスツォリアス) 及び León (レオン) 及び La Coruña (ラ・コルーニャ) に設立することを命じている。技師たちは年二回その当該担当地区 (Distrito) を巡廻しなければならないと規定されていたが、このことは、未だいわゆる車のわだち道、馬車道、石だたみ道に格付けされた上記のそうした道路を通して当時としては遙ばる長距離旅行をすることになるわけで、可成りの苦業たらざるを得なかった。

然しながら、上記のこの1843年を通じて、かつ、数多の政権交替の介在を中にして、既にプログラム (計画 programa) は地歩を開いて来ていたのであり、かつ、地方によっては産業主義が尖鋭化したのが、それらの中ではカタラン地方が特に群を抜いていた。当時鉄道の特許 (コンセシオン) の申請が届出られていたのはその地方であったが、Barcelona (バルセロナ) から Mataró (マタロー) までのその鉄道は当時には片付かなかった。他の場所でこの小路線については更に後述する積りであるが、その上に (それを通して) 列車を循環させたイスパニアの最初の路線であった。国家の人々の融資を地方のイニシアティブに従わしめた。同時に、鉄道が事実となって数年を経て来た他の諸国の人々がイスパニアで営業を企図して到来した。彼らの申請が鉄道に関するわが国立法措置の最初の路線 (la primera=la primera línea) を誘発したのである。

### Ⅲ. 1844年12月31日の勅命

大路線の最初の申請の一つはフランス人 M. Jackeau (M. ジャコー) のそれであり、Madrid (マドリッド) から Cádiz (カディス) までの申請に言及するものであった。それに他の諸申請が続いて、凡そ作成せられる限ぎりの切望願書は、英国の申請のように永代的に特許 (コンセシオネス) を得ることに仕向けられた。内閣は、1844年の5月から穏健派政党の事実上の首領としての Narváez (ナルバーエス) 将軍による総理統帥であったが、特許 (コンセシオン) を可能ならしめる問題案件の処理を内閣に委ねる法律若しくは政令の保護はいっさい見出されなかった。Barcelona (バルセロナ) から Mataró (マタロー) までの小鉄道 (線) の申請によって生じたところ、1843年の6月にロンドン在住市民であった一カタラン人が様式作成したもの意外には近い先例がなく、これは、当時の政府の恩恵によって上記のその同じ年 (1843年) の8月23日の暫定許可 (una autorización provisional) を受けたものであった。許可 (autorización) ではすべて暫定的なものになっており、ドン José María López (ホセー・マリーア・ローペス) の内閣であった頃のその内閣から Isabel II (イサベル二世女王) の成年 (式) に到るまでは暫定的特許であり、その当該許可が相当の諸条件を含めたものになる迄は適当 (法的) なものとしての完全性を有することがないものであった。

従って、Barcelona (バルセロナ) から Mataró (マタロー) までの上記のこの鉄道線は、申請せられているような大鉄道線を許可 (conceder) するためには適当な先例ではなかった。また、内閣



は1844年にその内閣に樹立せられた問題を不問に付する（等閑視する）わけにはゆかず、申請者と討議し、事柄を調査し、ためらい、かつ、遂にその技術者（*técnicos*）に担当せしめて内閣に報告、助言、提案をおこなわせた。上記のこの案件における内閣の技術者たちは、最近創設せられたばかりの団体の道路技師であり、D. Pedro Pidal（ドン・ペドロ・ピダル）により従事せられた総理府に所属していた。上記のこの内閣の部局（総理府）には、いわゆる「道路、運河及び港湾に関する総監督庁（*Dirección General*）」があり、これが、団体のそうそうたる精鋭を撰りすぐって構成せられた委員会（*una comisión*）に作業を委嘱した。Don Juan Subercase（ドン・ファン・スベルカッセ）は *Inspector General*（総監督、総裁）で以前から、Fernando VII（フェルナンド七世）の逝去時に創設せられた学校を統轄していた。；don Calixto Santa Cruz（ドン・カリスト・サンタ・クルス）は1839年の同期生中の（プロモーションの）ナンバー・ワン（筆頭）で、新設学校から輩出された人たちのなかの最初の卒業生であった。また、don José Subercase（ドン・ホセ・スベルカッセ）もまた、次のプロモーション（同期生）1840年卒業の筆頭ナンバー・ワン技師であった。

その作業を担当した期間、取扱かい面積及び内包する部署（手がけた場所、地点 *los puntos que abarca*）は短かく、限られた範囲でかつ限定せられた場所ではあったが、上記のこれら委員（顧問、*comisiones*）たちの才能と勤勉さの良き試金石であった。1844年11月2日付けで、内閣には調査の役目を果たし、かつ、その同じ年の12月31日の勅令のためにも配慮を怠ってはいなかった。長文の報告書を含み、一般諸条件に関する覚え書（綴込書）の基礎法令であって、鉄道路（*caminos de hierro*）企業（事業）のために提案勧告せられたものであった。上記のこの報告書を見て行くことにしよう。

抽象的かつ総合普遍一般的な仕方で問題が考慮せられて、そこでは内閣が確乎たる態度を堅持し、かつ、その信用が十分に置かれていることを望むならば、諸鉄道は政府の勘定で執行せられることが望ましい旨を書き出しに述べている。一見して、これがその当時のイスパニア内閣の場合であるとは思われなかったのであるが、委員会（顧問会 *Comisión*）は、自己の勘定と危険とで鉄道路を執行し開拓営業する特許（権保持）会社（特許を受けた企業）に対する公共行政の姿勢であらねばならないところについて、直ちに調査に移った。上記のこのことでは、政府の官吏の視点をその性格と負荷され義務に据えて、公共利益（公益 *los intereses públicos*）の防衛に乗出し、よく云われるその可能的な過大にして放外な利得による企業（事業）の濫用を防ぐことの必要を考慮して、配当が12%に定める特定限界を越えるときは運賃の値下げの機能を用いて利益を抑制する。上記のこのことでは、諸事実は彼らに理由付けを与えなかった。何故ならば、会社の歴史はその倒産の、若しくはその債権者との連続した調整の過程であると云われる程度までに、イスパニアの鉄道業は殆どいつも経営状態が悪かったからである。

疑う余地もなく、提案執筆者たちは15%に上ぼる迄の配当を分割して配ばり、奔放な投機を生じた初期の英国会社に起ったところに印象付けられていたのである。然しながら、上記のこのことは1838年と1839年を通じて英国で起っており、しかも、やがて鉄道業における左程の繁栄を伴わなか

った別の数年を通じて見られた出来事だったのである。

報告書によれば、特許 (las concesiones) は内閣 (政府 el Gobierno) に、特定年数を経て後、残余期間による耐用年数を放棄して鉄道財産を獲得する機能を留保して許可付与されなければならなかった。政府には、上記この買戻しに関する原則を用いて、運賃率 (tarifas) の点検見直し (revisión) の原理で、前に示唆したところであるが、若干の外国立法の模範例と同じことを承継していることになる。Subercase (スベルカッセ) 及び Santa Cruz (サンタ・クルス) の諸氏がその報告書を送付して提出したときには、フランスには Paris-Saint Germain (パリー・サンジェルマン) 間の鉄道線が巡行 (circulaba) しており (1837年), また, 1838年11月3日のプロシア法及び1842年6月11日のフランス法が存在していた。単に前者 (プロシア法) は上述の例の有名な技師たちが従った類似の基準規範に対応していたというに過ぎないのである。ドイツでは、鉄道建設の危機に見舞われて、1840年に政府は資本に利子の保障を提供し、特定数の参加の獲保を刺戟促進することに努めた。報告書には上記のこのことにはいっさい何も言及されておらない。

顧問委員会 (la Comisión) はやがて技術的側面 (el aspecto técnico) に入り、鉄路の軌幅を決定してイスパニアの6呎 (seis pies) を提案したが、つまり1.6716メートルであって、これは当時からイスパニアの通常軌幅として残っており、後のテスト (試験的試み) では未だに改訂できておらず、今以ってわが国の国際関係に圧力となってそれらの調整を困難ならしめる情勢である。有名な (名声ある、名うての) 報告の起草者 (los autores) たちの活発な意図によって暗示か若しくは戦略上の理由から押通したものでどうかわれわれには分からない。つまり、上記のそのことについては語っていないからである。われわれに分かる唯一の確かなことは、巡行 (circulación 循環走行) が「機関車が受けた最新の完遂 (成功) を以て獲得されることのできる全速力と安全性を備えて」執行されるという可能性についての表現だったのである。つまり、打見るところでは、ヨーロッパ諸国の普及軌幅よりも更にこれを凌駕する軌幅の提案を結論的に導入したものであって、克服若しくは改良の希望であったと思われる。(p.31原脚註1) [原脚註(1)p.31: 鉄路の軌幅に関するところに就ては第XVIII章に特別の項を設けて再説する。]

提案せられたその他の諸条件は、鉄道道路に対しての1メートル当たり1000分の10の最大勾配の条件であり、また建築物、切開場所及び築堤の諸工事はすべて、当初は単線が容認せられたものの、複線を目指とするものでなければならなかった。

他方、顧問委員会は、他の諸国に生じて来た結果を伴うことなく投機を回避する目的で申請が有用性 (la utilidad) と工事の可能性を判断形成のための基盤に据えて執行される必要を考慮した。そして、上記のこの点では制限規定が予言的なものとなった。(予言したとおりの結果になった。) つまり、投機は後にわが国で見ると (現われる) ように、やはり起ったのである。

上記のそれらが、1844年11月2日の報告書における顧問委員会の所見の概括であり、同委員会が提案勧告した明細仕様書 (pliego de condiciones) (一般諸条件についての添付明細書、覚書メモ) の基調に (役立ったもの) になっている。そして、その操業発足に関しては、僅か2か月の末に、

1844年12月31日の勅令(勅命)が公布せられたわけで、上記のこれが受容れられ(是認裁可せられ)たものと云える。

上記のこの勅令では内閣(政府)は顧問委員会の勧告提案を自己のもの(政府案)とし、簡単なわずか1か条を付加えたに過ぎない。然し、報告書草案作成者の意図は、就中、堅格な申請手続に関して、また投機の危険にさらされた瑕疵欠陥で上記のそのような達成から稀釈化された。

然し、遂に、上記のこの勅令を以て諸特許(las concesiones)を付与(otorgar)するための公式的(oficial)な基準規範が制定せられて、将来のための先例となった。

1844年の上記のこの最初の政令措置が現われた時から、諸申請がやたらにどんどん出て来た。上記のその申請の溢出が始まり、1845年と1846年とは、上記この性格側面(アспект)で異常なまでの繁昌振りであった。

然しながら、鉄道の建設に関する限りでは実質的な成果は結果的に甚だ稀であった。(可成りの不足に終わった。申請は数多有ったが、実際に建設されたものは少なかった。)

#### Ⅳ. 暫定的諸特許(concesiones)

一体、上記のその1845年と1846年の間に鉄道業への大きな熱意が呼び醒まされ、それら鉄道業への利害関心が太っ腹な高まりを示した動機なるものは何であったか。疑いもなく時代の流れと、他の諸国の諸実現があって、発起人たちの旺盛な意欲に影響して活況振りを呈したのである。然しながら、晩近に公布された省令措置における現行原由があったことも少なからず確かな事実であって、就中、内閣がSubercase(スベルカッセ)とSanta Cruz(サンタ・クルス)諸氏の報告書に付加した条項(1か条)によっているものと考えられる。この規定は次のように云っている。すなわち、

「鉄道路(camino de hierro)の提案の署名人若しくは複数署名者が著名な資産家であり、加えて、内閣(政府 Gobierno)が充分と認め評価する保障(金、物件)を提供する時は、彼らに必要な資料入手のために必要な許可権限を付与して、上述諸措置規定が云う文書を提出しかつ様式を作成し得るために12か月若しくは18か月の期限が与えられる。その間、彼らに対して、その同一鉄道路に就て言及する他の諸勧告提案よりも優先権を留保する。」と。

上記のこの政令に基いて暫定的特許(concesiones provisionales)制度が制定せられて、申請者の側による大きな苦境拘束を伴うことなしに入手が可能になり、一旦上記の権利主体ともなるとそれを譲渡して、かつ、移転譲渡による割増利益金(prima)を享受することさえできた。

著名な財産家(sujeto de conocido arraigo)の条件と内閣(政府)が留保する諸保障(金)とは、申請者たちが若し何らかの影響作用勢力をあてにして考慮に入れるならば、容易に特許(concesiones)獲得に到達することを得せしめたとし、実際に、上記のこの方法で数多獲得せられている。

1865年に鉄道計画を提案勧告するために任命せられた顧問委員会(Comisión)が言うところで

は、思いつくことの出来た限りのあらゆる路線は1845年1846年に申請せられて、かつ、それら路線の数多くのものが許可されることになった。少額の預託（デポジット）だけを必要とするが、特許（la concesión）が期限切れになって失効すれば返戻せられ、また、当初には、預託金（depósito）さえも要求せられなかった。一方、その預託金の設置期限内に、獲得諸権利を譲渡することができた。

内閣（政府）には、疑念の余地なく道路の総監督庁（Dirección General de Caminos）が自己（内閣）のもの（政令）を作成したところのその報告書の規範基準が強過ぎる（過酷に強力である）と思われていたし、かつ、わが国では数えられるもののなかった間に如何に大部分の諸国で鉄道が拡張されていたかを見て、私的民間のイニシアティブ（主導権）と資本とが鉄道建設に馳せ集まるための広汎な便宜を与えたいと望んでいたのがあった。何故ならば、時が経過して、しかもわが国の谷間（盆地）や山林を通っては機関車が姿を現わしてはいなかったからである。

然しながら、その手段の効果は逆になってしまった。つまり、特許（las concesiones）の付与は多かったけれども、それらの効果は殆ど無効で実のらなかったからである。そうした上記のこのために1844年の勅令が役立って奉仕したのであるが、これは刺戟奨励期間を設けるためのものであって、諸々の研究と作業を誘発し、続く後々に役立つ有益なものとならないわけがなかった。闘いが続いて、しかも常に闘いは何らかの結果を残した。上記のこれらのものが付与された特許（concesiones）になったのである。

1843年8月23日—Barcelona a Mataró（バルセロナとマタロー間）

1844年7月10日—San Juan de las Abadesas a Rosas（サン・ファン・デ・ラス・アバデッサスとロサス間）

1844年8月14日—Aranjuez a Alicante（アランフエスとアリカンテ間）

1844年12月31日—Madrid a Cádiz（マドリッドとカディス間）

1844年12月31日—León a Avilés（レオンとアビレウス間）

1845年2月19日—Barcelona a Camprodon（バルセロナとカンプロドーン間）

1845年2月19日—Mérida a Sevilla（メリダとセビリャ間）

1845年4月6日—Madrid a Aranjuez（マドリッドとアランフエス間）

1845年4月16日—Alar del Rey a Golmín（アラール・デル・レイとゴルミーン間）

1845年4月22日—Madrid a Zaragoza y ramales a Francia, y Barcelona（マドリッドとサラゴサ間及びフランスへの諸分岐線及びバルセロナ間）

1845年4月22日—Madrid a Badajoz（マドリッドとバダホス間）

1845年5月2日—Sama a Villaviciosa, por Siero, y ramales a Oviedo y Mieres（シエロ経由でサマとビリャビシオサ間及びオビエド及びミエレス間の諸分岐線）

1845年7月12日—León a Vigo（レオンとビゴ間）

1845年7月12日—Madrid a Valencia（マドリッドとバレンシア間）

1845年 8月13日—Valladolid a Zaragoza (バリャドリーとサラゴサ間)

1845年 8月16日—Madrid a Irún (マドリッドとイルーン間)

1845年10月14日—Murcia a Figueras (ムルシアとフィゲラス間)

1845年10月20日—Tarragona a Reus y Falset a Mora (タラゴーナとレウス間及びファルセツとモラ間)

1846年 1月 5日—Madrid a Ciudad Real y Almadén (マドリッドとシウダー・レアル及びアルマデーン間)

1846年 2月 9日—Madrid a Barcelona, por Guadalajara, y Zaragoza (グアダラハラ経由マドリッドとバルセロナ間及びサラゴサ間)

1846年 3月22日—Sevilla a Osuna (セビーリャとオスナ間)

1846年 4月 4日—Puente de los Fierros a Avilés (プエンテ・デ・ロス・フィエロスとアビレース間)

1846年 6月29日—Miranda o Briviesca a Tudela (ミランダ若しくはブリビエースカとツデーラ間)

1846年 7月 4日—Córdoba a Sevilla (コルドバとセビーリャ間)

1846年 7月21日—Sevilla a Cádiz, por Jerez, con ramales a Sanlúcar y Chiclana (ヘレス経由セビーリャとカディス間でサンルーカル及びチクラナ間への分岐線を含む)

大部分が外国人に若しくはそれら外国人によって構成せられた企業(事業会社)に許可付与せられていた。上記それら英人とフランス人の外国人たちは知識と熱意をもたらしはしたが、資本はもたらさなかった。むしろ、わが国に探し求めに來たのである。また、わが国では、就中、大路線のための強大な資金額の調達が問題とせられ、反動は有利ではあったが厳しかった。

León a Avilés (レオンとアビレース間)の鉄道は、don Ricardo Keily (ドン・リカルド・ケイリー)により申請せられたが、その英人プロモーター(発起人)たちはそれを Madrid (マドリッド)に到るべき大路線の最初の部分として受容れた。上記のこの鉄道については Asturias y Galicia (アスツーリアス及びガリシア間)の諸鉄道を取扱う際に更に後述する。

Madrid a Valencia (マドリッドとバレンシア間)の会社もまた英国起源のものであり、その時代の傑出したイスパニアの政治家 don Luis Mayan (ドン・ルイス・マヤン)を社長でかつ影響力のある人物として有していた。Madrid a Cádiz (マドリッドとカディス間)の会社は、これに反して、フランス人の参加であり、かつ、特許(Concesión)の申請者は、有名な報告書に起源を与えているが、これもまたフランス人の Mr. Jackau (ジャコー氏)である。フランス人たちは同様に Figueras a Murcia (フィゲラスとムルシア間)の諸鉄道の経営管理者たちがこのようにして la línea del litoral levantino (レバント沿岸線)を建設して Barcelona (バルセロナ)及び Valencia (バレンシア)を経由して行くことになっていた。Madrid a Badajoz (マドリッドとバダホス間)の鉄道線は、いわゆる《Camino de Hierro del Centro de España》(イスパニアの中央鉄道)の内

部に英人技師たちを数ぞえ、また、そのイスパニア人社長若しくは代表者に el Duque de Frías (フリーアス公爵) をもつことが公表されていた。la línea de San Juan de las Abadesas al puerto de Rosas (サン・ファン・デ・ラス・アバデーサスからロサス港までの路線) のフランス人たち。Barcelona a Camprodón (バルセロナとカンプロドーン間) の技師たち並びに la Madrid a Barcelona (マドリッドとバルセロナ間) の路線を研究していた技師たちは英人であった。

見られる通りに、外国人たちが、甚だ便宜を得てその建設のための許可を付与せられたが、やがて間もなく放棄せられた諸鉄道問題を推進した人たちであった。然しながら、イスパニア人たちによって着手して遂行せられた一会社(企業 empresa)があり、これがいちばん長続きしてその運営を続け、その会社によって防衛せられた路線の促進に努めたが、これが la de Madrid a Irún (マドリッドとイルーン間の路線) であった。los vascos (バスク人たち) は上記の例の機会に Bilbao (ビルバオ) を経由させるために奮闘したが達成せず、他の人たちがフランス人の参加を得て上記のその問題(その件 asunto) を新規に改めて敢行した1855年まで待たなければならなかったし、また、Bilbao (ビルバオ) 経由で路線を開通することなく、上記のその件を1864年にめでたく終結に運んだ。その路線に関しては後続諸章の他の件で再説する。(p.35原脚註1) [35頁原脚註1: 第7章—特許 (la concesión) と逃避 (escapada)]

## V. イスパニアにおける Stephenson (スティヴンソン)

既に晩年になって、かつ、Jorge Stephenson (ジョージ・スティヴンソン) が英国の諸鉄道に、及びその他の諸国の諸鉄道に持ったような甚だ栄光に満ちかつ実のり多い介入干与の後に、1845年に Santander (サンタンデール) と Madrid (マドリッド) とを結ぶために考えられたプロジェクトを動機に、彼もまたわが国の土地にやって来た。

サンタデール人たちが上記のこの路線を防衛した。国の有力者(権勢家)たちが上記のこの件を鼓舞激励し、かつ、その他英国人たちを結合してその検討研究に従事した。英国人たちにより Walmsley (ウォルムスレイ) が陣頭指揮をとった。彼こそがイスパニアに来ることにあまり気のりしなかった Stephenson の協力を要請した人であった。この天賦の天才発明家は既に64才であったが、彼の山積する職務が彼の決意を鈍ぶらせかついぶらからせた程には、上記のこの老令の重苦しさは大した気掛かりにはならず、彼は遂に数箇月英国を留守にすることに同意した。上記のことが起った1845年には、彼は既に Bélgica (ベルギー) に二度赴いており、また、英国においても大々的にその活動を展開していた。然しながら、度重さなる Walmsley (ウォルムスレイ) の圧力慫慂とその企業家精神とが、彼に説得して試みた勧告提言を受容れる気持ちに傾かせて、1845年9月の中旬に、Walmsley (ウォルムスレイ) と共にイスパニアの旅路を企画して立上った。

Paris (パリ) で彼らは Orlean a Tours (オルレアンとツール間) の鉄道工事の誘導指揮者である Mr. Mackenzie (マッケンジー氏) と面会し、彼もまたイスパニアの諸計画に関心を示した。Mackenzie (マッケンジー) は事実、上記のその年(1845年)に、Madrid a Bilbao (マドリッドと

ビルバオ間）の路線の実現に努めたビルバオ人たちと会談しており、また後に、彼マッケンジーもまた Langreo（ラングレオ）の鉄道諸工事に従事したが、上記それら諸工事に介入参与するために、彼の建設会社（su casa constructora）の代表技師である Mr. Woodhouse（ウッドハウス氏）を送った。従って、Stephenson（スティヴンソン）は Mackenzie（マッケンジー）とイスパニアの諸事情に就て談合し、彼マッケンジーと同伴して Tours（ツール）まで到達し、其処からイスパニアのバスクの土地に入るためにピレネー山脈に向って Walmsley（ウォルムスレイ）との旅を続けたのである。

わが国土の上記この地域への到着は Stephenson（スティヴンソン）に甚大な印象を与えた。そして、数年を経て後、彼は生涯の最大の喜悅の時の一つとして、その当時企画した図式を思い起こすのであった。このようにそのことを、彼の伝記作家 Samuel Smiles（サムエル・スマイルズ）は語って次のエピソードを誌している。すなわち、

度重なる大部分の道程は徒歩によらなければならず、山地を抜け、険しい道を通して長途の日程の日々は疲労に満ちたものであった。彼らがピレネー山系（支脈）の西方に見る美しい盆地（谷間）の一つに位置した一小村に入ったときには午后の陽が傾いていた。太陽は既に地平線に接近しており、教会の近くで土塀の蔭に祭りがおこなわれていて、村の多数の人々がお国振りの衣裳を纏って集っているのが見られた。女たちの衣裳、遊戯、ダンス、居合わせた神父（sacerdote）らしい者の尊厳な姿と云い、すべてが一幅の絵のようで鮮やかな色合いに彩られていて、この神父がそこに見られるすべてを指導していたが、強声を張り上げて訪問者たちの注意を促がして呼びかけた。つまり、その一方での歓迎と歓待がなされたのである。イスパニアの地を踏んで Stephenson（スティヴンソン）とその一行が見出した上記のこのいっさいが彼に生き生きと印象を与えて、それを彼の記憶の靄の中に生涯保持したのであった。

その後彼らの旅は Irún（イルーン）、San Sebastián（サン・セバスティアン）及び Bilbao（ビルバオ）を通して Santander（サンタンデル）まで続き、10月15日（1845年）にその地（サンタンデル）に到着したが、情報によると17日付で山中の都会からマドリードの新聞社に送信せられて次のように云っている。すなわち、「一昨日、朝 Walmsley（ウォルムスレイ）氏と有名な英人技師 Mr. Jorge Stephenson（ジョージ・スティヴンソン氏）が当市に到着し、当市から Castilla（カスティリヤ）運河への道路を走破して Valladolid（バリャドリー）から貴地の宮廷（Corte）に向われる。この著名な技術家はその後直ちに美しい湾岸に出向かれたが、当市の商業世界の第一級地の一つであると称せられる情勢同様に同氏が驚嘆して満悦されることに違いなかろう。Sir Walmsley（ウォルムスレイ卿）はその間、地方議員及び建設市議會議員によって協議会に招聘せられ、上記両議員団の議長の右に着席した。上記同議員団の二名の顧問委員と鉄道の顧問委員がその出発時までそれら勧奨すべき旅行者たちに随行したが、出発は同日（1845年10月15日）の午後5時であった。」と。

それから彼らは土地の巡視踏破に出発したが、排除回避して通過して行かねばならない頑丈な山

路を調査するための指定箇所として特に奥地で手間取った。その後 Stephenson (スティヴンソン) はカスティリヤ地方を通過しての旅を続けたが, Madrid (マドリッド) に到着するまで土地の踏査は止まらなかった。しかも, このマドリッドで彼は鉄道の呈示するもう一つの難所のことを考慮しなければならなかった。Sierra del Guadarrama (グワダラーマ山脈) の通路であり, どうしても大きなトンネルが幾つ必要であった。

Madrid (マドリッド) では折しも閣議の議長であった Narváez (ナルバーエス) に迎えられ, 彼が路線の Concesión (特許) のための便宜を与えた。然し, その他の競争入札 (concursos) が必要であり, 就中, 事業 (la empresa) のための資本を必要としたが, 前者 (競争入札) も後者 (資本) も獲得できず, Santander a Madrid (サンタンデールとマドリッド間) の路線のそれもまたその当時努力して試みたその他の諸路線と同様に放棄断念の情勢に陥り, プロジェクト (計画) さえ実現に到らなかった。

Stephenson (スティヴンソン) は, もはや彼の母国に帰ろうと希求し, かつ, 1844年の勅令の諸条件に基だ倦き足らず, 既に11月 (1845年) にすっかり入っていたが, Victoria (ビクトーリア) と Irún (イルーン) を経て帰路の計画を樹て, 重要な用件でその月 (1845年11月) 末までにロンドンに顔を出す必要があったので, 急いでその旅路を続けた。そしてこの急ぎの旅行で生じた疲れのためか, イスパニアを歩き廻って出た疲れの故か, それともその他の動機によったものか, 旅行中に身体を害さない始めることになり, パリーへ着いた時には眼に見えて病状が悪化していたが, それでもその旅を Havre (ハイヴアー) まで続け, その地から Southampton (サザンプトン) まで横断航海を続けるために船に乗込んだ。既に乗船して後彼は肋膜炎を患らってその生命を脅かすことになった。また, この肋膜炎からは, 自宅に落着いて数週間後に遂に治癒して救われることができた。然し, その後はもはや完全な身体にならず, 彼のいつもの広大な活躍振りは, やがて間もなく1848年8月12日に起きた彼の死に到るまでその数年の短時日には平素と打って変わったものになってしまっていた。

Stephenson (スティヴンソン) のイスパニアでの足跡は, 見られる通り短かったし, またわが国諸鉄道の発展のための影響浸透作用は何ももたらさなかった。然しながら, ひとりこの偉人の巨大な英姿のみは, わが国への彼の訪問を機会に一つの思い出を彼に捧げるに相応わしいものになっている。

(以下次) 第Ⅱ章包括総合的法律に向けて

(1. 商業, 指導及び公共事業省の創設) 38頁